

Memo parkeren Heelblaadjepad (Menswordingkerk)

Datum: 20-3-2020

Van: ir. R. Verhoeven (gemeente Leiderdorp)

1. Inleiding

De ontwikkelaar Pluis Group is voornemens om woningen te realiseren op de locatie van de voormalige kerk aan het Heelblaadjepad. Als gevolg van de functiewijzing zal ook de parkeervraag wijzigen. Voorliggende memo beschrijft het uitgevoerde onderzoek naar het onderdeel parkeren en geeft uitsluitsel of de parkeerbalans sluitend is met het voorgenomen programma. Tevens wordt kort stilgestaan bij het aspect verkeersveiligheid bij het voorliggende plan.

2. Parkeerbeleid Leiderdorp

Het Parkeerbeleid van gemeente Leiderdorp is vastgelegd in het "*Parkeerbeleidsplan 2012*". Dit plan is geactualiseerd en aangevuld in 2016 met het "*Addendum Parkeerbeleidsplan*". Het Addendum bevat onder andere geactualiseerde parkeernormen en nader uitgewerkte beleidsregels voor het opstellen van de parkeerbalans voor een nieuwe ontwikkeling.

Conform het Parkeerbeleidsplan 2012 en het Addendum Parkeerbeleidsplan dient bij een ruimtelijke ontwikkeling te worden aangetoond of er in de nieuwe situatie sprake is van voldoende parkeercapaciteit. Hiervoor dient een sluitende parkeerbalans te worden opgesteld. In hoofdstuk 3.1 van het Addendum Parkeerbeleidsplan is uiteengezet op welke manier de parkeerbalans voor een ruimtelijke ontwikkeling moet worden opgesteld.

Parkeerbalans per gebouw/functie

De kerk had geen parkeerplaatsen op eigen terrein. Het parkeren door de bezoekers vond geheel plaats in het openbaar gebied. Daarom mag overeenkomstig het beleid de benadering per gebouw/functie worden toegepast voor de parkeerbalans. Daarbij is het volgens het beleid mogelijk om bestaande parkeerplaatsen in het openbaar gebied voor de nieuwe functie aan te wenden.

Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen aan te amoveren functie kunnen worden toegerekend om in de parkeervraag van de nieuwe functie te voorzien zijn de volgende beleidsregels van toepassing:

- De parkeervraag in de openbare publieke ruimte van het laatste legale gebruik van het gebouw of terrein mag worden afgetrokken van de berekende parkeervraag van de nieuwe situatie. Mits de geamoveerde functie minder dan vijf jaar geleden in gebruik was. Om de parkeervraag van de geamoveerde functie te berekenen wordt de vigerende parkeernorm gehanteerd zonder extra toekomstige reservering.
- Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar ongebruikt of 'tijdelijk' in gebruik is gebleven wordt de parkeervraag van de bestaande situatie in de openbare publieke ruimte geacht nihil te zijn. Wel mogen de parkeerplaatsen op openbaar eigen terrein, mits gehandhaafd, worden toegeschreven aan de nieuwe situatie.
Tijdelijk gebruik ter overbrugging van een permanent gebruik wordt (als het langer dan vijf jaar heeft geduurd) buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling aan het bevoegd gezag of er sprake is van tijdelijk gebruik.
- Er dient rekening te worden gehouden met dubbelgebruik om te voorkomen dat er meer parkeerplaatsen worden toegekend aan de geamoveerde functie dan er werkelijk beschikbaar zijn op openbaar publiek terrein. Hiervoor gelden de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in het Parkeerbeleidsplan 2012.

- Parkeerplaatsen die zich in de bestaande situatie op eigen terrein bevinden dienen in de nieuwe situatie terug te keren, indien deze van betekenis zijn voor de parkeerbehoefte van omliggende functies en dit vastgelegd is in eerdere besluiten.

Laatst legale gebruik (vergunde situatie)

Het gebouw waarin de kerk gevestigd was, was minder dan vijf jaar geleden nog in gebruik als kerk. De parkeerplaatsen die gebruikt werden voor de parkeervraag kunnen dus aangewend worden voor de nieuwe functie wonen, al dient wel rekening gehouden te worden met dubbelgebruik door de omliggende woningen. Om de parkeervraag van de kerk te bepalen is gebruik gemaakt van de parkeernormen. Conform het beleid wordt daarbij de vigerende parkeernorm gehanteerd zonder extra toekomstige reservering. Voor een religiegebouw (kerk) is de vigerende parkeernorm exclusief toekomstige reservering 0,15 parkeerplaatsen per zitplaats.

De kerk is oorspronkelijk vergund middels een bouwvergunning (verleend op 5 februari 1975) met een vrijstelling ex. artikel 19 WRO van het destijds van kracht zijnde bestemmingsplan Voorhof (vastgesteld op 24 september 1973 en goedgekeurd op 28 augustus 1974). Uit de vergunning blijkt dat de kerk 293 zitplaatsen kon aanbieden (uit het stoelenplan blijkt dat tijdens piekmomenten zoals de kerstvieringen de kerk een capaciteit van 293 zitplaatsen had). Daarnaast heeft de kerk een gebruiksvergunning voor maximaal 450 personen, in verband met de brandveiligheid. Wanneer de parkeernorm exclusief de toekomstige reservering uit het Addendum als uitgangspunt wordt genomen zou er theoretisch benaderd een bestaande parkeervraag zijn van $0,15 \text{ (per zitplaats)} * 293 \text{ (zitplaatsen)} = 44$ parkeerplaatsen. Dit gebruik kan worden aangemerkt als de maximaal planologische invulling van het bestaande gebouw.

Reëel aantal parkeerplaatsen toekennen

De 44 parkeerplaatsen is gebaseerd op een maximale bezetting van de kerk. De vraag is in hoeverre dit een reëel aantal betreft aangezien de maximale bezetting van de kerk zeer waarschijnlijk alleen tijdens speciale gebeurtenissen opgetreden zou zijn (bijvoorbeeld bij een kerstviering). Aangezien bekend is dat de Menswordingskerk samen gegaan is met de Meerburgkerk te Zoeterwoude-Rijndijk vanwege teruglopende interesse is het niet aannemelijk dat het volledige stoelenplan dat behoort bij de vergunning van de Menswordingskerk nog als representatieve invulling kan worden aangemerkt. Door het kerkbestuur is immers ook besloten de monumentale Meerburgkerk in Zoeterwoude-Rijndijk te restaureren en de Menswordingskerk te sluiten.

Geconcludeerd wordt dan ook dat het volledig toekennen van de berekende parkeervraag van de Menswordingskerk, op basis van de maximale capaciteit van het gebouw, aan de nieuwe functie niet reëel is. Daarom is onderzoek gedaan om een reëel aantal parkeerplaatsen te bepalen die aan de voormalige kerk kunnen worden toegeschreven.

Bepalen reëel aantal parkeerplaatsen t.b.v. nieuwe ontwikkeling

Dubbelgebruik

Volgens de beleidsregels dient bij het toekennen van bestaande parkeerplaatsen aan een nieuwe functie, waarbij een bestaande functie wordt geamoveerd, rekening te worden gehouden met dubbelgebruik om te voorkomen dat er in de parkeerbalans meer parkeerplaatsen worden toegekend dan er werkelijk beschikbaar zijn op openbaar publiek terrein.

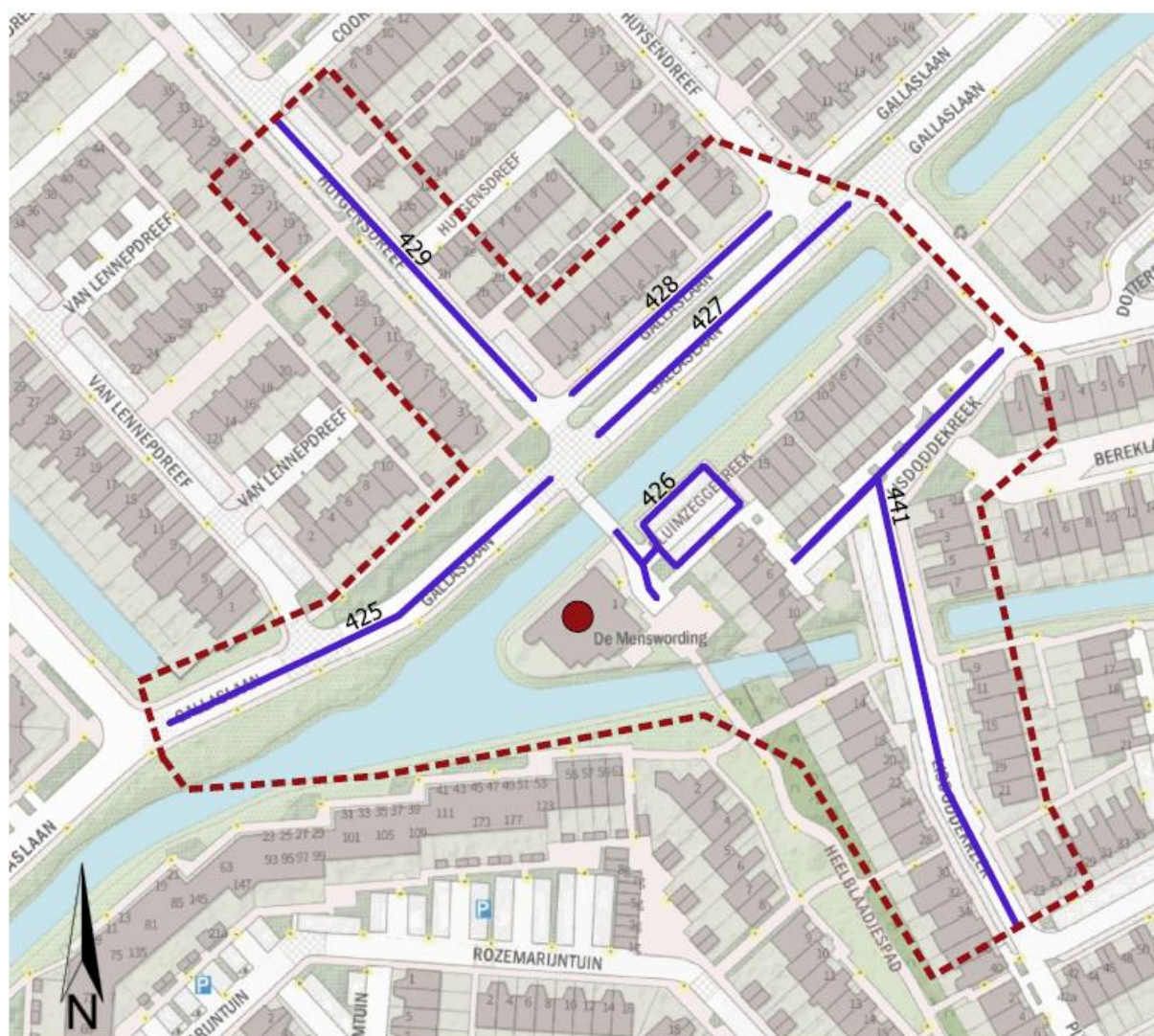
De parkeerplaatsen op openbaar publiek terrein konden buiten kerkdiensten worden gebruikt door de bewoners en bezoekers van de woningen in de directe nabijheid van de kerk. Tijdens de kerkdiensten konden kerkbezoekers mogelijk gebruik maken van parkeerplaatsen die op dat moment niet werden gebruikt door bewoners en bezoekers van de woningen in de directe omgeving van de kerk. Op deze wijze was beperkt dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk. Door het transformeren van de kerk naar woningen is dubbelgebruik niet meer mogelijk.

Bekend is dat voor woningen de parkeervraag maatgevend is in de nachtperiode (na 23.00 uur). Dan is doorgaans iedereen thuis en is zodoende de parkeerdruk het hoogste. Aangezien de kerk reeds in 2016 zijn deuren gesloten heeft, wordt er in de omgeving alleen nog geparkeerd door bewoners van de aanliggende woningen.

Tellingen 2018

In 2018 zijn er in de nachtperiode parkeertellingen uitgevoerd die inzicht hebben gegeven in de parkeerdruk in de directe omgeving van de voormalige kerk. Hiermee wordt tevens inzicht gegeven in het beschikbaar aantal parkeerplaatsen. Deze tellingen zijn in 2020 nog representatief aangezien er rond de voormalige kerk geen significante wijzigingen sinds de datum van het onderzoek hebben plaatsgevonden. Zie bijlage 1 voor onderzoeksrapport tellingen.

De directe omgeving is conform het parkeerbeleid de sectie waarlangs de kerk ligt, inclusief alle aanliggende secties. Dat heeft geresulteerd in het onderzoekgebied van 6 secties, zie figuur 1.



Figuur 1. Directe omgeving kerk De Menswording

Door tellingen uit te voeren is inzichtelijk gemaakt hoe druk het is in de nachtperiode en hoeveel parkeerplaatsen niet bezet waren. Conform het beleid zijn de tellingen op 2 momenten uitgevoerd om een betrouwbaarder beeld van de situatie te krijgen. Aangezien het parkeerbeleid uitgaat van

een maximale bezettingsgraad van 85%¹ kon worden bepaald hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de huidige situatie op dit maatgevende moment. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen kon voorheen in ieder geval door de kerk gebruikt worden aangezien er geen andere functies dan woningen in de directe omgeving aanwezig zijn. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen uit de telling kan zodoende worden toegewezen als reëel aantal ten behoeven van de nieuwe ontwikkeling van woningen.

Secties nader bepaald

De parkeertellingen zijn uitgevoerd op dinsdag 25 en donderdag 27 september 2018 na 23.00 uur in het onderzoeksgebied dat volgens het Addendum parkeerbeleidsplan dient te worden aangemerkt als de 'directe omgeving'. De tellingen vertonen grote gelijkenissen, zodat de meting als representatief wordt beoordeeld.

In het onderzoeksgebied is ook de Gallaslaan opgenomen, aangeduid als parkeersecties 425 en 427. Op deze straat zijn fietssuggestiestroken aanwezig waarop wettelijk gezien geparkeerd mag worden. Hierdoor heeft de Gallaslaan een theoretische parkeercapaciteit van 35 parkeerplaatsen. In het verleden werd hier tijdens kerkdiensten geparkeerd. In de nieuwe situatie is het vanuit verkeersveiligheidsredenen onwenselijk om langs de gehele Gallaslaan te parkeren. Ten behoeve van de kerkdiensten ging dit om vaste tijden en een relatief kortdurende periode waardoor verkeersdeelnemers op de Gallaslaan hier rekening mee konden houden. Voor de nieuwe functie 'wonen' verschuift het maatgevende moment naar de nacht en wordt de parkeerduur langer. Dit maakt het onwenselijk om de Gallaslaan als parkeercapaciteit mee te rekenen bij het bepalen van de beschikbare parkeerplaatsen. Zodoende zijn secties 425 en 427 niet verder beschouwd bij het bepalen van de beschikbare parkeerplaatsen.

Uit figuur 1 blijkt verder dat secties 426 en 441 niet direct met elkaar verbonden zijn voor het autoverkeer. Wanneer een voertuig sectie 426 inrijdt en daar geen beschikbare parkeerplaats zou treffen dan zal dit voertuig in een nabijgelegen sectie zoeken naar een parkeerplaats. Doordat sectie 426 en 441 niet direct voor autoverkeer met elkaar verbonden zijn is het aannemelijk te veronderstellen dat automobilisten kiezen om een plek te zoeken in de direct bereikbare secties 428 of 429 en niet sectie 441 die verder weg ligt. Ook gezien vanuit sectie 441 zal een automobilist eerder in een nabijgelegen sectie in de woonwijk de Kreen een parkeerplaats zoeken in plaats van in sectie 426. Hierdoor is de uitwisseling in parkeren tussen sectie 426 en 441 nihil.

Voor het bepalen van het aantal beschikbare parkeerplaatsen ten behoeve van de nieuwe ontwikkeling is zodoende alleen gericht op de secties 426, 428 en 429. Deze drie secties hebben een gezamenlijke parkeercapaciteit van 79 parkeerplaatsen.

Om te voorkomen dat de parkeerdruk onevenredig hoog wordt in de nieuwe situatie mag conform het beleid de maximale parkeerdruk in de directe omgeving van de ontwikkeling niet meer dan 85% bedragen. Uitgaande van een maximale bezetting van 85% in bovengenoemde secties zouden er 79 (totale capaciteit van de betreffende secties) * 0,85 = 67 parkeerplaatsen bezet mogen zijn in de nieuwe situatie.

Uitkomst tellingen

Zoals gemeld is op twee momenten geteld. Van deze metingen is de drukste meting gehanteerd van donderdag 27 september 2018. Hieruit blijkt dat de bezettingsgraad in de drie secties 63% bedroeg, zie tabel 1.

¹ Boven 85% bezettingsgraad wordt de parkeersituatie als drukervaren en ontstaat er zoekverkeer naar parkeerplaatsen.

Sectie	Naam	Opmerking	Openbare pp			Fout geparkeerd	Geblok- keerd	Totaal (zonder eigen terrein)		
			Cap.	Aantal	Bez.gr.			Cap.	Aantal	Bez.gr.
426	Heelblaadjes- pad	De bezetting bestond uit 10 auto's en 1 caravan	26	12	46%	0		26	12	46%
428	Gallaslaan (parallel)		22	13	59%	0		22	13	59%
429	Huygendsreef		31	25	81%	0		31	25	81%
Totaal			79	50	63%			79	50	63%

Tabel 1. Parkeerdrukmeting van donderdag 27 september 2018

Toekomstige parkeervraag huidige functies

In het Addendum Parkeerbeleid is in de beleidsregels tevens opgenomen dat verwacht wordt dat het autobezit bij de bestaande functies in de toekomst nog zal toenemen zodat er extra parkeervraag is voor bestaande functies. Om in deze parkeervraag te kunnen voorzien dient de getelde bezetting in het onderzoeksgebied eerst met 15% te worden opgehoogd. Zodoende dient gerekend te worden met een parkeervraag voor de huidige functies van $50 \times 1,15 = 58$ parkeerplaatsen.

Bestaande parkeerplaatsen t.b.v. ontwikkeling

Op grond van de beleidsregels en de tellingen wordt vastgesteld dat 67 parkeerplaatsen bezet mogen zijn en dat de parkeervraag van de huidige functies in de toekomst 58 parkeerplaatsen bedraagt. Daarmee zijn er $67 - 58 = 9$ parkeerplaatsen beschikbaar die toegekend kunnen worden aan de nieuwe ontwikkeling.

Mogelijk extra parkeerplaatsen

Zoals eerder opgemerkt waren er geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig bij de voormalige kerk. Wel had de kerk op openbaar publiek terrein een keerlus, zie figuur 2. Deze keerlus maakte het mogelijk dat mensen bij de kerk konden worden afgezet of dat voertuigen bij ceremonies tot voor de kerk konden komen en daarna via de keerlus konden draaien.

Door het amoveren van de kerk komt ook de functie van de keerlus te vervallen. Deze ruimte kan opnieuw ingericht worden ten behoeve van parkeren. Gezien de afmetingen is het mogelijk om hier 7 a 8 extra parkeerplaatsen te realiseren.



Figuur 2. Locatie voormalige kerk aan het Heelblaadjespad met keerlus (thv blauwe auto)

Conclusie beschikbaar aantal parkeerplaatsen

De kerk had geen parkeerplaatsen op eigen terrein en maakte gebruik van openbare parkeerplaatsen op publiek terrein. Door het amoveren van de kerk komen parkeerplaatsen in de publieke ruimte vrij. Gebaseerd op tellingen en rekening houdend met het parkeerbeleid wordt geconcludeerd dat er 9 parkeerplaatsen aan de voormalige kerk kunnen worden toegewezen en daarmee aan de nieuwe ontwikkeling van woningen.

Daarnaast kunnen er 7 tot 8 extra parkeerplaatsen gerealiseerd worden op de locatie van de keerlus. De keerlus kan komen te vervallen, omdat deze keerlus geen functie meer heeft door het amoveren van de kerk.

Hiermee komt het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen in de openbare publieke ruimte uit op 16 a 17 parkeerplaatsen die kunnen worden toegekend aan de nieuwe ontwikkeling.

3. Parkeervraag nieuwe functie + parkeren op eigen terrein

De parkeervraag van de nieuwe functie wordt vastgesteld aan de hand van de parkeernormen voor het type woning, zie tabel 2.

functies	bandbreedte CROW	parkeernorm (o.b.v. telling)	parkeernorm nieuwbouw incl. reservering pp.	Eenheid
Sociale huurwoning goedkoop	n.v.t.	0,9	1,1	pp / woning
Sociale huurwoning betaalbaar en middeldure klasse	n.v.t.	1,0	1,2	pp / woning
woning duur	1,3 – 2,0	1,6	1,8	pp / woning
woning middelduur	1,2 – 1,8	1,4	1,6	pp / woning
woning goedkoop	1,1 – 1,6	1,2	1,4	pp / woning
functies	Definitie en/of voorbeeld			
Sociale huurwoning goedkoop	WOZ-waarde van < €130.000			
Sociale huurwoning betaalbaar en middeldure klasse	WOZ-waarde tussen €130.000 – €250.000			
woning duur	WOZ-waarde > €350.000			
woning middelduur	WOZ-waarde tussen €250.000 - €350.000			
woning goedkoop, niet zijnde sociale huurwoningen	WOZ-waarde < €250.000			

Tabel 2. Te hanteren parkeernormen (Bijlage II bij het Addendum parkeerbeleidsplan)

Leiderdorp houdt in haar parkeernormen voor nieuwe functies rekening met de toekomstige parkeerbehoefte ten gevolge van toenemende automobilititeit (Leiderdorp, april 2012). In het Parkeerbeleidsplan 2012 en het Addendum Parkeerbeleidsplan wordt daarom onderscheid gemaakt in parkeernormen exclusief en inclusief extra reservering. Voor woningen bedraagt de extra reservering 0,2 parkeerplaatsen per woning. Het is mogelijk om de parkeerplaatsen ten behoeve van de extra reservering in eerste instantie uit te voeren als groen. Deze parkeerplaatsen dienen stedenbouwkundig en bestemmingsplantechnisch zo te worden ingepast dat deze locaties in de toekomst kunnen worden omgezet naar parkeerplaatsen.

Bezoekersparkeren

Conform het parkeerbeleid dient de parkeervraag van de ontwikkeling op eigen terrein plaats te vinden. Doordat dit in de praktijk ook een afgesloten privéterrein kan zijn is het mogelijk dat er ongewenste situaties kunnen ontstaan waarbij bezoekers niet het privéterrein kunnen bereiken en daardoor toch gebruik maken van andere parkeerplaatsen die voor andere doeleinden zijn

aangelegd. Om deze ongewenste situatie te voorkomen is het uitgangspunt voor bezoekersparkeren dat per woning 0,3 parkeerplaats gerealiseerd dient te worden op een openbaar toegankelijk terrein voor de parkeervraag van bezoekers. Overigens is de parkeernorm voor woningen opgebouwd uit een parkeervraag voor bewoners en bezoekers. Er hoeft dus geen extra parkeervraag te worden berekend voor bezoekers bij gebruik van de parkeernorm.

Plannen ontwikkelaar

De ontwikkelaar heeft een plan voor het realiseren van 19 appartementen op de locatie van de voormalige kerk. Van deze appartementen vallen 13 appartementen in de categorie duur en 6 appartementen in de categorie middelduur. De parkeernorm inclusief toekomstige voor dure woningen is 1,8 parkeerplaats per woning en voor middeldure woningen 1,6 parkeerplaatsen per woning. Dit zou resulteren in een parkeervraag van $(13 \cdot 1,8) + (6 \cdot 1,6) = 33$ parkeerplaatsen.

Zoals vermeld kan ervoor gekozen worden om de toekomstige reservering van 0,2 parkeerplaatsen per woning in eerste instantie uit te voeren als groen. Deze parkeerplaatsen dienen stedenbouwkundig en bestemmingsplantechnisch zo te worden ingepast dat deze locaties in de toekomst kunnen worden omgezet naar parkeerplaatsen. Voor betreffende ontwikkeling is het dus mogelijk om $(19 \cdot 0,2) = 3,8 \approx 4$ parkeerplaatsen niet direct aan te leggen, maar alleen als groen in te vullen.

Parkeren op eigen terrein

In de plannen van de ontwikkelaar komen ook 16 parkeerplaatsen op eigen terrein. Deze zullen alleen beschikbaar zijn voor de appartementen en hebben geen openbaar karakter.

Bezoekersparkeren

Zoals vermeld dient bezoekersparkeren gefaciliteerd te worden op openbaar toegankelijk terrein. De parkeervraag voor bezoekers bedraagt 0,3 parkeerplaatsen per woning en is verwerkt in de parkeernorm. Voor 19 appartementen gaat het om $(19 \cdot 0,3) = 5,7 \approx 6$ parkeerplaatsen die minimaal op openbaar toegankelijk terrein gefaciliteerd dienen te worden.

4. Parkeerbalans

Uit de plannen van de ontwikkelaar blijkt de parkeervraag inclusief toekomstige reservering maximaal 33 parkeerplaatsen te bedragen. Daarvan zijn 4 parkeerplaatsen erop gericht om de extra parkeervraag op te vangen ten gevolge van toenemend autogebruik. Deze hoeven nog niet direct te worden aangelegd bij realisatie van het plan, maar dienen stedenbouwkundig en bestemmingsplantechnisch zo te worden ingepast dat deze locaties in de toekomst kunnen worden omgezet naar parkeerplaatsen.

Op openbaar publiek terrein zijn er 9 bestaande parkeerplaatsen toe te wijzen aan de nieuwe ontwikkeling en zijn tevens 7 tot 8 extra parkeerplaatsen te realiseren. Daarnaast komen er 16 parkeerplaatsen op eigen terrein. Daarmee zijn er $9 + (7 \text{ of } 8) + 16 = 32$ danwel 33 parkeerplaatsen beschikbaar. Dit is voldoende om in de parkeervraag van 33 parkeerplaatsen te voorzien. Hiermee is de parkeerbalans sluitend, zie ook tabel 3.

P-aanbod			P-vraag	
Bestaande pp tbv vorige functie	9		13 dure appartementen	23,4
Extra pp mogelijk thv keerlus	7 a 8		6 middeldure appartementen	9,6
Parkeren op eigen terrein	16			
Totaal	32 tot 33		Totaal	33

Tabel 3. Sluitende parkeerbalans

Bezoekersparkeren

Voor bezoekersparkeren zijn 6 parkeerplaatsen nodig op openbaar terrein. Aangezien van de 33 benodigde parkeerplaatsen 17 op openbaar terrein liggen wordt ook hieraan voldaan.

5. Overige verkeersaspecten

Naast parkeren spelen ook andere verkeersaspecten een rol bij de ontwikkeling. Het gaat dan met name om verkeersveiligheid. Dit punt is ook aangedragen tijdens bespreking van het plan door de Raad.

Verkeersveiligheid

Het Heelblaadjepad is een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. Op dergelijke wegen is zowel haaks als langsparkeren mogelijk. In de plannen van de ontwikkelaar wordt de parkeergarage op eigen terrein ontsloten via één ingang die uitkomt op het Heelblaadjepad. Deze voertuigen dienen op een verkeersveilige wijze de parkeergarage in te gaan danwel te verlaten. Het ontwerp dient aan te tonen dat een auto die vanuit de garage de weg oprijdt goed zichtbaar is en ook goed zicht heeft op andere verkeersdeelnemers, zodat de verkeerssituatie verkeersveilig is.

Ter hoogte van de 7 a 8 extra parkeerplaatsen die op openbaar publiek terrein worden gerealiseerd is er een rijbaanbreedte van 6,5 m. Dit is conform het Parkeerbeleid en de richtlijnen van CROW die uitgaan van een rijbaan van 6 m voor de parkeermanoeuvre die nodig is bij haaksparkeren.

Heelblaadjepad fietsen gedoogd

Een gedeelte van het Heelblaadsjepad is een voetpad waar fietsen wordt gedoogd. Concreet houdt dat in dat fietsers vanaf de brug in zuidelijke richting op het voetpad mogen fietsen. Om hiertoe fietsers de gelegenheid te bieden is het zaak dat het trottoir geen hoogte verschil heeft met de rijbaan. Om toch accenten te leggen in de publieke ruimte wordt aanbevolen om het trottoir in een andere type/kleur verharding uit te voeren of in een ander verband te leggen.



Figuur 3. Plan ontwikkelaar - Begane grond